Rok VII. Warszawa, 15 lutego 1926 roku. Nr. 4.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

W JEDNOŚCI SIŁA!

Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.
RĘKOPISÓW nie zwraca się.
Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 12. Telefon 195-28.
Cena numeru 25 groszy.
KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3,585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

POD ZNAKIEM ZAPYTANIA.

Projekt nowego Rozporządzenia Rady Ministrów, zmieniającego dotychczasowe zasady obliczania zarobków ubocznych dla drużyn parowozowych i konduktorskich spotkał się z jednogłośnym sprzeciwem wszystkich związków pracowników kolejowych. W tej lub innej formie, z mniejszym lub większym naciskiem, z większą lub mniejszą dozą uzasadnienia a nawet demagogji—wszystkie związki odrzuciły ten projekt jako nienadający się do dyskusji. Nie zamierzamy w chwili obecnej zajmować krytyczną oceną stanowiska poszczególnych związków w tej sprawie. Rezerwujemy sobie prawo to na przyszłość, na czas, gdy w taki lub inny sposób sprawa zostanie załatwiona ostatecznie.

Wszystkie te protesty wniesione zostały do Ministerjum Kolei, a choć minęło już z górą 3 tygodnie, dotąd nie wiadomo oficjalnie jak Ministerjum na protesty te zareaguje. Chodzą wprawdzie tu i ówdzie słuchy o tem, że w M. K. opracowuje się nowy projekt, uwzględniający częściowo postulaty związków, zwłaszcza zaś postulat, dotyczący utrzymania ruchomej skali uposażeń. Są nawet już tacy, którzy nowy projekt widzieli na własne oczy i rozpowiadają głośno o tem, że prócz zmiany stawek z groszy na punkty nie zawiera nic nowego w stosunku do swojego pierwowzoru. Wszystko to jednak są domysły, plotki, kombinacje. *Oficjalnie* nie wiadomo dotąd nic. Wysokość i sposób obliczania naszych zarobków stoi do dziś pod znakiem zapytania.

Ów znak zapytania, owa niepewność jest w chwili obecnej charakterystyczną cechą całego naszego państwowego życia. Pod znakiem zapytania stoi dzisiaj sytuacja i powaga Państwa naszego na terenie międzynarodowym, znak zapytania ciąży nad sytuacją gospodarczą, nad kursem złotego, który w ostatnim tygodniu znowu poczyna wybitnie spadać. Ten sam znak zapytania ciąży nad losem pracowników państwowych, którzy nie wiedzą i od nikogo dowiedzieć się nie mogą, co będzie z ich poborami po 1-ym kwietnia r. b. Znak zapytania wielki, charakterystyczny i niepokojący stoi wreszcie nad losami obecnego Rządu, opartego na koalicji stronnictw o rozbieżnych celach o różnych światopoglądach i programach.

Atmosfera niepewności, absolutna niemożność jakichkolwiek racjonalnych przewidywań na przyszłość stwarza charakterystyczne dla naszego państwowego życia zdenerwowanie. Zdenerwowany jest Rząd, zdenerwowani są obywatele, zdenerwowani może najwięcej pracownicy państwowi, najbardziej upośledzeni w tym chaosie nieprzemyślanych posunięć, doraźnych i niewłaściwych półśrodków i wymuszonych kompromisów. Utarł się zwyczaj decydowania o losie pracowników bez ich udziału. Przyzwyczajono się stawiać tych nowożytnych parjasów naszego społeczeństwa wobec faktów dokonanych, jak dotąd stale dla nich ujemnych. A przecież i oni muszą ustalić swój chociażby najprymitywniejszy budżet domowy, a przecież i oni muszą przewidywać coś na przyszłość, muszą stosować swoje wydatki do swoich dochodów. Brak przewidywania, brak wiadomości o losie spraw dla nich najważniejszych prowadzi nieuchronnie do powikłań, długów, sekwestrów — jeżeli nie do ruiny materjalnej.

A wreszcie nie sposób pomyśleć, aby w obecnych warunkach pracownik państwowy, obojętne na jakiem stanowisku się znajduje — mógł pracować wydatnie i należycie. Nękany ustawicznymi zamachami na swoje prawa, krzywdzony stale obniżaniem poborów, karany za winy niepopełnione, dźwigający na swoich barkach ciężar „sanacji", która dotychczas wyłącznie jego kosztem się odbywa, straszony widmem redukcji personalnej — pracownik państwowy jest zdenerwowany, zaniepokojony, wystraszony, słowem znajduje się w stanie gorączkowego podniecenia. Uwaga jego odwraca się mimo i wbrew jego woli od funkcyj, które są jego obowiązkiem ponieważ absorbuje ją kwestja bytu, nad którą niestety — widnieje fatalny i nieszczęsny znak zapytania.

O ile ogół pracowników państwowych żyje w tych warunkach zaledwie od kilku miesięcy — maszyniści kolejowi odczuwają go już od 1 i pół roku. Taki bowiem czasokres minął już od chwili kiedy rozpoczęły się systematyczne zamachy na wysokość zarobków za czas spędzony w służbie. Związek nasz i jego członkowie żyją od tej pory z dnia na dzień w ustawicznej niepewności, co będzie jutro, jaka będzie przyszłość? Nie wiemy dnia ani godziny, w której nam przyjdzie znieść nową krzywdę, a może i rozpocząć walkę o podstawy naszego bytu. Wśród personelu parowozowego daje się wyczuć silne zdenerwowanie i podniecenie, wzrastające z każdym dniem przedłużania niepewności. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności dotąd niewidać ujemnych skutków tego stanu rzeczy. A mogą one nastąpić i nastąpią niewątpliwie, jeżeli M. K. nie wyrzeknie się zgubnych i niebezpiecznych projektów obniżania poborów. Zwracamy uwagę na bilans wypadków i katastrof Niemiec i Francji w roku ubiegłym. Jedynym prawie powodem niebywałej wprost liczby poważnych katastrof na kolejach tych państw były niskie pobory drużyn parowozowych i zdenerwowanie spowodowane próbami dalszego obniżenia tych zarobków. Maszyniści polscy dotąd pracują normalnie i pewną ręką prowadzą pociągi. Czy długo tak będzie — nie wiemy, ale wątpimy bardzo. Grozi to oczywiście kolejnictwu naszemu dotkliwemi stratami.

A co najważniejsze: Niewolno bezkarnie igrać ze świętą cierpliwością pracowników. Uległość, pokora, znieczulenie na krzywdy i klęski ma swoje granice. Nawet gdy skrzywdzony milczy, nawet gdy nie protestuje — zachowuje pamięć pokrzywdzenia. Krzywd zaś zebrało się nie mało. Na wołowej skórze nie zmieściłaby się ich litanja.

Zapamiętaliśmy wszystko. Naczynie jest pełne i jedna kropla wystarczy, aby tego wszystkiego było już za dużo. Wówczas nadejdzie dzień, kiedy zamagazynowane oburzenie, wieloletnia krzywda i wzmożone zdenerwowanie wybuchnie, wyrazi się w proteście silnym i zdecydowanym. Pracownicy nie wiele już mają do stracenia — więc jest im dosłownie wszystko jedno. Gotowi nie zważać na konsekwencje jakie z ich stanowiska wynikną. Nie dadzą się przekonać żadnymi, choćby najtrafniejszemi i najpoważniejszemi argumentami. Obietnice, które otrzymali wielokrotnie — nie zostały spełnione. Program sanacji Skarbu tak pięknie wyrażony przez koalicyjny Rząd nie został spełniony. Wydatków na wojsko nie zredukowano, zboża w kraju nie zatrzymano, podatków nie ściągnięto ani w gotówce ani w naturze, drożyzna nieopisana hula i rozwydrza się coraz to bardziej, dolar w opatrznościowem ręku narodowo-demokratycznego Dalaj-lamy od finansów skacze swobodnie w górę i dochodzi już do 9 złotych na czarnej giełdzie... Jedno tylko zostało spełnione z tego pięknego programu — pracownikom obcięto pobory. A w chwili, gdy z dnia na dzień, z godziny na godzinę nieomal wzrasta drożyzna — Rząd z podziwu godnym uporem przystępuje do redukcji poborów ubocznych. Forsuje tę redukcję robotniczy minister, zasugestjonowany rzekomą koniecznością uzyskania na tej drodze oszczędności.

Czyż trzeba tłumaczyć, że tego wszystkiego już pracownikom za wiele, że już mają dość tej sanacyjnej komedji, odgrywającej się na ich głowach i ich kosztem. Nie wiemy co sądzą o tem wszystkiem reprezentacje innych pracowników kolejowych, zwłaszcza zaś związki polityczne, czyli „kluby", jak je nazywa z charakterystycznego przyzwyczajenia p. Minister Chądzyński. Nie wiemy i nie wiele nas to obchodzi. „Kluby" są właśnie klubami i muszą poświęcać pracowników dla klubowych kombinacyj dla podtrzymania „swojego Ministra". dla podtrzymania „swego rządu", dla utrzymania kombinacyj swoich partyj, które wlazły w błotko koalicyjne i brną w niem coraz dalej i coraz — głębiej.

My nie mamy ani swojego ministra ani swojej koalicji, nie jesteśmy związani polityką żadnego klubu. Mamy natomiast silne i wyraźne poczucie krzywdy i zdecydowaną wolę przed krzywdą tą bronić się wszystkiemi środkami, które nam stoją do dyspozycji. Mamy poczucie słuszności naszej sprawy, która nie tylko na naszem ciasnem podwórku ma swoją rację i nie tylko tutaj będzie miała swoje konsekwencje. Jeżeli nasz głos protestu zostanie zlekceważony wówczas już z naszej świadomej i zdecydowanej woli zrodzi się nowy znak zapytania i zawiśnie nad sprawnością ruchu kolejowego, nad sprawnością życia gospodarczego, a może nawet wyrośnie tak, iż stopi w sobie wszystkie inne znaki zapytania i przerodzi się w wielką i brzemienną w następstwa niepewność — ciążącą nad całokształtem naszego państwowego bytu i społecznej struktury.

Potrącenia kar za przepał z godzinowo-kilometrowego.

Z licznych Kół otrzymujemy wiadomość, że organa administracji kolejowej w razie stwierdzenia przepału na parowozach, obliczają wysokość przepału, a obliczoną sumę potrącają maszynistom i pomocnikom maszynistów z godzinowo-kilometrowego.

Postępowanie takie stanowczo jest sprzeczne z prawem i pozbawione jest wszelkiego uzasadnienia .Godzinowo-kilometrowe jest częścią uposażenia pracownika kolejowego i przyznane zostało w wykonaniu postanowień ustawy uposażeniowej przez Radę Ministrów. Dotyczące Rozporządzenie Rady Ministrów, ogłoszone w Dzienniku Ustaw, zawiera szczegółowe postanowienia o tem, za co i w jakiej wysokości należy się pracownikom dodatkowe wynagrodzenie.

W rozporządzeniu tem brak jest natomiast zupełnie postanowień, któreby zezwalały na potrącanie części przyznanego w niem wynagrodzenia. Postanowień takich nie ma także w innych ustawach i Rozporządzeniach Rady Ministrów, tak, iż do potrąceń z godzinowo-kilometrowego stosują się równie, jak i do poborów zasadniczych ogólne postanowienia o zapowiedzeniach i potrąceniach należytości. Ministerstwo Kolei nie miało i nie ma prawa własnem rozporządzeniem zabierać tego, co przyznane zostało Rozporządzeniem Rady Ministrów, wydanem na podstawie ustawy.

W szczególności, jeżeli idzie o normy węglowe i system premjowy, związany z tymi normami Ministerstwo niewątpliwie miało prawo normę wyznaczyć i udzielić premji za oszczędności. Wolno mu zawsze premje te cofnąć w całości, lub części także i na skutek przepału. Nie wolno natomiast w związku z systemem premjowym, nie mającym nic wspólnego z wynagrodzeniem godzinowo-kilometrowem potrącać z czegokolwiek innego, a więc ani z poborów zasadniczych, ani z godzinowo-kilometrowego. Pobory zasadnicze bowiem w niczem się pod tym względem nie różnią od poborów godzinowo-kilometrowych. Tak jedne, jak i drugie bowiem nie opierają się na zarządzeniach Ministerstwa, a zatem i Ministerstwo nie ma prawa uszczuplać ich mocą własnych zarządzeń.

Poza tą zasadniczą stroną kwestji, dowodzącą poraz już chyba tysiączny i pierwszy niebywałej anarchji i kompletnego braku poczucia prawa u naszych domorosłych autokratów kolejowych istnieje jeszcze odwrotna, a niemniej brzydka strona medalu o charakterze już nie prawnym, ale moralnym. Otóż wiadomo wszystkim interesującym się tą sprawą, iż w premjach oszczędnościowych partycypują nietylko maszyniści i pomocnicy, ale także i naczelnicy parowozowni, naczelnicy wydziałów, dyrektorowie, prezesi dyrekcyj i t. d. Ten stan rzeczy motywuje administracja tem, iż nietylko maszyniści, ale także i wymienieni wyżej pracownicy mają wpływ na ilość zużytego paliwa, że przyczyniają się do uzyskiwania oszczędności, że zatem słusznem jest, aby w premji partycypowali. Tymczasem jak dotąd, nie słychać o tem zupełnie, aby tych panów pociągano do odpowiedzialności za przepał. Jeżeli prawda jest, że mogą przyczynić się do oszczędności, musi z konieczności być prawdą, że i przepał nastąpić może z ich winy. Jednakże dla nich udział w premji posiada tylko dodatnie strony. Grozi im conajwyżej to, iż premji nie otrzymają. Natomiast maszynista i pomocnik, właściwy twórca oszczędności, musi nietylko zadowolić się tymi ochłapami premji, które spadną z pańskiego, dyrektorskiego stołu, ale w dodatku płaci za przepał, który w 99 proc. wypadków spowodowany jest winą ze strony premjowanych dygnitarzy, którzy dla uzyskania innych premij (warsztatowych, przebiegowych) nie naprawiają zepsutych parowozów, lub naprawiają je źle i niedbale i każą maszynistom jeździć na maszynach zużytych, zdezelowanych i dziurawych. Wiemy dobrze skąd pochodzi pochopność tych panów do obcinania godzinowo-kilometrowego z przepału. Jest to akt zemsty za to, iż mniej jest oszczędności i że mniejsza będzie skutkiem tego premja pp. dyrektorów i naczelników. Co zaś najciekawsze i najbardziej charakterystyczne dla sławetnego systemu premjowego... to to, iż gwarantuje on najzupełniej premje dla tych właśnie, którzy węgiel i parowozy oglądają przeważnie na obrazkach. Ci z a w s z e premję mają. Czy maszyniści spalą mniej, czy więcej. Czy otrzymają 2, czy 20 złotych, czy im się potrąci nawet i 25 procent godzinowo-kilometrowego — Dyrekcja i naczelnicy zawsze premje mają, nawet i biuro rachuby zawsze ją dostaje.

Oczywiście nie możemy ścierpieć i nie myślimy dłużej znosić takich praktyk. Premje są nam niepotrzebne. Zrzekamy się ich chętnie na rzecz ratowania nadwątlonego budżetu kolejowego. Zrzekamy się całego tego systemu i wszystkich jego konsekwencyj. Dopóki te premje jednak istnieją, dopóki obowiązuje obecny system, dopóty w imię zarobków i premij dla wyższych przedstawicieli Zarządu Kolejowego nie pozwolimy maszynistów krzyw-

dzić. Występujemy równocześnie do M. K. ze stosownym sprzeciwem i domagamy się stanowczo:

Zaprzestania potrącania kar za przepał z godzinowo-kilometrowego, jako praktyki wręcz sprzecznej z prawem.

Dokładnego i szczegółowego badania każdego wypadku przepału, zwracania bacznej uwagi na zdarzające się masowo w każdej nieomal parowozowni i codziennie, świadome i celowe partactwa w naprawie parowozów.

Pociągniecia do surowej odpowiedzialności tych naczelników i innych pracowników na stanowiskach kierowniczych, którzy celem uzyskania premij warsztatowych i przebiegowych z rozmysłem utrzymują w ruchu parowozy nienaprawione lub naprawione źle i niedbale.

Jesteśmy przekonani, że, jeżeli parowozownie będą utrzymywać w ruchu wyłącznie parowozy do ruchu zupełnie zdatne, nie będzie ani jednego wypadku przepału, oczywiście, przy sprawiedliwej i dokładnie obliczonej normie. Jest bowiem nonsensem przypuszczać, iż maszynista, zwłaszcza materjalnie zainteresowany w oszczędności, zrobi przepał umyślnie lub z niedbalstwa. Jeżeli nawet taki wypadek jest teoretycznie możliwym, to jednak jest nader wątpliwem, czy w praktyce się zdarzył, a jeśli nawet zaistniał, wówczas wypadki takie można dosłownie na palcach policzyć. Resztę, a jest to conajmniej 99 proc., przepałów wynika jak powiedzieliśmy, wyłącznie ze złego stanu parowozów, za który odpowiedzialni są nie maszyniści, ale właśnie ci, którzy w pogoni za premjami, niedbale i w karygodny, partacki sposób naprawiają i konserwują parowozy.

Sądzimy, iż tak w zasadniczej kwestji dopuszczalności potrąceń z godzinowo-kilometrowego z przepałów, jak też i w sprawie badania wypadków przepału i ich przyczyn, M. K. przychyli się do naszych postulatów. M. K. uznało bowiem pośrednio już słuszność bronionej przez nas tezy, skoro np. w premjach przetokowych zezwala potrącać niedobory wyłącznie z premij, a nie z czego innego poza tem. Zresztą, sądzimy, iż w M. K. znajdzie się zrozumienie dla kwestji zasadniczej, podnoszonej przez nas już niejednokrotnie. Sądzimy mianowicie, iż system premjowy nie na tem się opierać winien, aby groźbą kary zmuszać do gorliwego pełnienia obowiązków, ale na tem, aby obietnicą nagrody skłaniać do tego. Poza tem zrozumie chyba M. K. w obecnej dobie oszczędnościowych wyścigów, iż na nic się nie zdadzą papierowe rozporządzenia, jeżeli wśród pracowników nie będzie dobrej woli i ochoty do robienia oszczędności. Tę zaś ochotę zabijają wykazane uprzednio praktyki, rodzą bowiem niezadowolenie i oburzenie pokrzywdzonych pracowników i miast zachęcać, zniechęcają do gorliwej pracy.

Niezależnie od kroków, podjętych przez nas w M. K., zwracamy się do ogółu kolegów oraz do wszystkich naszych kół miejscowych, aby nam donosili niezwłocznie o każdym poszczególnym przypadku potrącania kary za przepał z godzinowo-kilometrowego, równocześnie zaś, aby natychmiast po otrzymaniu odnośnego zarządzenia, wzgl. po dokonaniu potrącenia, wnosili rekurs do bezpośrednio wyższej instancji (np. od Zarządu parowozowni do O. M., od O. M. do D. K. P., od D. K. P. do M. K.), przysyłali nam odpis rekursu i zgłosili się do nas po wskazówki co do dalszego postępowania.

Wznowienie prac nad pragmatyką.

Tradycyjnie każdy z Ministrów Kolei w odrodzonej Polsce usiłował podjąć i zakończyć najbardziej piekącą i najpotrzebniejszą w kolejnictwie ustawę, t. j. pragmatykę służbową dla pracowników. Dotąd jednak żadnemu z nich nie udało się sprawy tej przeprowadzić i załatwić. W rezultacie tych usiłowań mamy pięć, a bodaj nawet sześć projektów pragmatyki, z których żaden nie zdołał nietylko przyoblec się w formę ustawy, ale nawet nie doszedł do Sejmu.

Za czasów gabinetu Wł. Grabskiego ówczesny Minister Kolei, inż. Tyszka, śladami swoich poprzedników, usiłował również załatwić sprawę pragmatyki. Czytelnikom naszym znane są dzieje ministerjalnego projektu, datującego się z roku 1924. Projekt opracowany w tajemnicy i w zaciszu biur ministerjalnych w ten sam sposób powędrował do Rady Ministrów i dopiero energiczny nacisk ze strony związków, zdołał go stamtąd wydobyć. Skoro ujrzał światło dzienne i dostał się do publicznej wiadomości, okazało się, że był elaboratem w treści swojej wręcz haniebnym. Był kodyfikacją rozlicznych ciężkich i bezwzględnych obowiązków, oddawał pełnię samodzierżawja w ręce administracji, pracownikom nie zapewniał prawie żadnych praw i nie zabezpieczał ich niczem. Sankcjonował dzisiejszy absurdalny podział pracowników na kategorje, z których jedna, t. zw. „etatowi", czy „funkcjonarjusze", mieli mieć pełnię tych wątpliwej wartości praw, inni zatrzymywali tylko obowiązki, nie mając ani pewności egzystencji, ani też zapewnienia, iż będą traktowani w myśl przepisów prawa, a nie w myśl kaprysów i samowoli.

Wyraźne i niedwuznaczne, a w najwyższym stopniu nieprzychylne dla pracowników intencje autorów wyryły swoje piętno na treści tego projektu. Więc chociaż blok związków zabrał się do pracy nad poprawieniem projektu z niemałym nakładem gorliwości i trudu, nie udało się mu usunąć wszystkich braków tego projektu. Było to nawet wręcz niemożliwe. Aby to uczynić, trzeba było projekt zmienić zupełnie i pracę rozpocząć nanowo, od podstaw, bez oglądania się na wzory ,i bez uciekania się do pomocy owego projektu, który niestety, wzięty był za podstawę obrad i dyskusji. Takie jednak załatwienie sprawy było niemożliwe. P. Minister naglił. Czasu było mało. Nie sposób było występować z oryginalnym projektem, zwłaszcza, iż takiego projektu nie było, a nawet nie było żadnych prac przedwstępnych, ani przygotowań do rozwiązania tej kwestji z inicjatywy związków. Tem niemniej żmudna i ofiarna praca bloku, nadała projektowi treść, zgodną z życzeniami związków i interesami pracowników, pojętemi zresztą, ściśle w ramach dobra i interesów kolejnictwa. Dalsze losy projektu znane są czytelnikom „Maszynisty". Sprawie tej poświęciliśmy bowiem na łamach naszego organu niejedną szpaltę druku. W trakcie konferencyj wspólnych z M. K., przedstawiciele tegoż upierali się zwłaszcza w punkcie zasadniczym, t. j. w art. 1-szym, omawiającym zakres mocy obowiązującej ustawy pod względem osobowym. Chodziło mianowicie o to, którzy z pracowników kolejowych mają być objęci treścią pragmatyki. Ministerstwo chciało tak w projekcie, jak też i w dyskusji na wspólnych konferencjach, aby pragmatyka obejmowała w całości tylko pracowników etatowych, równocześnie zaś nie umiało, czy nie chciało dać odpowiedzi na pytanie, którzy pracownicy za takich będą uważani. Reszta pracowników miała się dzielić na stałodziennych, próbnych, sezonowych, kontraktowych i t. d. Słowem: obecny zamęt pojęć, obecna mozajka, niewidziana i niesłyszana nigdzie, poza Rosją chyba, miała uzyskać sankcję ustawową. Że byłoby to wprost katastrofalnem dla olbrzymiej rzeszy kolejarzy, dziś pozbawionych praw i pewności bytu, nie ulegało wątpliwości.

Z. Z. M. od samego początku stanął mocno na stanowisku, zdaniem naszem, jedynie słusznem: żądał mianowicie, aby wszyscy pracownicy kolejowi, zajęci stale w kolejnictwie, cieszyli się jednemi prawami i posiadali jednakowe obowiązki. Rozumiało się samo przez się, oczywiście, iż wszystkich i pełnych praw nie mogli mieć ani pracownicy sezonowi, zajęci chwilowo w razie potrzeby, ani też kandydaci na stanowiska służbowe w kolejnictwie, zanim nie przebędą szczęśliwie czasu próby i nie uzyskają nominacji. Natomiast byliśmy zdania, iż wszystkie te stanowiska w kolejnictwie, których stałe i nieprzerwane istnienie niezbędne jest dla normalnego toku służby, winny być bezwarunkowo obsadzone przez pracowników pełnouprawnionych. Ministerstwo upierało się przy swojem zdaniu, dowodząc, że „musi mieć wolną

rękę w stosunku do pewnych kategoryj pracowników". Oczywistem było jednak, że nie idzie tutaj bynajmniej o wolną rękę wobec „kategoryj" pracowników, kolej bowiem nie może się pozbyć ani maszynistów, ani zwrotniczych, ani nawet warsztatowców. Chodziło natomiast bezwątpienia o to, aby zapewnić administracji wolność i swobodę, „wolną rękę" wobec poszczególnych jednostek, które żyjąc pod ustawiczną grozą wydalenia w dniach 14-tu, musiałyby być potulne, uległe i pokorne.

Blok związków, w którym podówczas zasiadał również smutnej pamięci i autoramentu, Żuk, poszedł w tej sprawie na kompromisy. Stanowisko jego nie było mocnem. Zasada, wyrażona na wstępie, uznana początkowo olbrzymią większością, poszła w handel. Nie dlatego, aby zasiadający w bloku przedstawiciele związków nie zdawali sobie sprawy z wagi i doniosłości sprawy, ale przedewszystkiem dlatego, iż twarde i nieprzejednane stanowisko M. K. na tle ówczesnych stosunków politycznych i tendencyj Rządu zmuszało wprost do ustępstw, do szukania kompromisu, wyjścia z beznadziejnej sytuacji, która mogła doprowadzić do zaistnienia faktów dokonanych, ponad głowami bloku, faktów niesłychanie trudnych do odrobienia i poprawy. Jednakże nawet najdalej idące pojednawcze stanowisko bloku spotkało się z oporem Rządu, który z gorliwością, godną zaiste, lepszej sprawy, bronił art. 1-go w pierwotnej jego treści, tak zresztą, jak bronił gorliwie i wytrwale innych kagańcowych, średniowiecznych i pańszczyźnianych przepisów. Nie małą rolę odegrała tutaj tak obszernie, a niestety, tak nieumiejętnie i po dyletancku omawiana kwestja publiczno i prywatno-prawnego charakteru pragmatyki. Z owej publiczno-prawnej zasady M. K. wyciągało szereg wniosków, opartych nie na konieczności i konsekwencji prawniczej systematyki, ale na swoistych i osobistych pojęciach reprezentantów władzy. W rezultacie do zgody nie doszło. Pragmatyka spoczęła znowu w zaciszu ministerjalnych biur i spoczywała tam przez długie miesiące. Przeżyła jeszcze jednego Ministra i doczekała się nowego.

Starym zwyczajem, nowy Minister Kolei, inż. A. Chądzyński, poruszył ją znowu. Zażądał od związków, aby przedłożyły mu swoje postulaty, co do podstawowych punktów konstruktywnych pragmatyki, aby skreśliły i przedłożyły mu te zasady, które ich zdaniem winny być uznane za tezy zasadnicze, na jakich zbudowana być winna pragmatyka. Takie postawienie sprawy nie przesądza oczywiście niczego. W szczególności nie określa zupełnie, czy na owych filarach, o ile będą przyjęte i uznane przez M. K., zbuduje sie zupełnie nową budowlę, a nowy projekt, śladem poprzedników, pójdzie do kosza, czy też w myśl tych zasad przerobiony będzie właśnie ów projekt ostatni, uzgadniany bezskutecznie ze związkami przez Min. Tyszkę.

Osobiście jesteśmy zdania, iż projektowi ostatniemu należy się wieczne odpoczywanie. Mimo wielkich istotnie i ofiarnych wysiłków bloku, mimo ogromu pracy, którą weń włożono, mimo, iż tu i ówdzie udało się ocalić w tym projekcie pewne korzystne dla pracowników postanowienia, wreszcie mimo to, iż z wyjątkiem nieuzgodnionych artykułów nadaje się on od biedy do przyjęcia — jest on i pozostanie tylko partacką robotą, przeróbką i przebudówką budowli nieudolnej, a co gorsza, grożącej poważnem niebezpieczeństwem dla tych, dla których ma być obroną i ucieczką. Budowla ta wykonana została w stylu za bardzo koszarowo-więziennym, aby można z niej było wyrobić znośne mieszkanie. Skoro zaś pomyślimy, iż projekt ten czeka jeszcze długa droga przez Radę Ministrów, komisje, Sejm i Senat, skoro uprzytomnimy sobie, ilu jeszcze „architektów" różnego autoramentu będzie się starało projekt ten przerobić i popaskudzić — możemy z góry przewidzieć, co to będzie za arcydzieło. Powiększy ono niezawodnie plejadę tych, tak niestety licznych ustaw, które przedstawiają bardzo wdzięczne pole dla wieloletnich, a beznadziejnych studjów, zwłaszcza, iż są co kwartał mniej więcej uzupełniane i przerabiane nowelami.

Tem nie mniej zdajemy sobie sprawę z tego, iż pod uwagę wzięta być powinna jedna, najważniejsza okoliczność. Oto pragmatyka jest sprawą pilną nawet bardzo pilną, wymagającą stanowczo jaknajwiększego pośpiechu. Nagląca konieczność jej załatwienia potężnieje w miarę rosnących krzywd, udręczeń i szykan, na które narażają pracowników kolejowych obecne zanarchizowane do najwyższego stopnia stosunki. W dodatku zaś, znowu dziś, jak przed rokiem, poza projektem rządowym i projektem bloku, na nim opartym, niema nic innego, niema żadnej innej pracy, ba nawet niema przygotowań do jej wykonania. Chwila wydaje się nadto sposobna do podjęcia tej sprawy. Inicjatywa wychodzi tym razem od Ministra, który należąc do partji robotniczej, rozumie niewątpliwie lepiej i zna gruntowniej potrzeby pracownika, aniżeli jego poprzednicy na tym wysokim urzędzie. Wytwarza to możliwość zupełnie realną, iż w M. K. obecnie łatwiej może, aniżeli kiedyindziej, znajdzie się zrozumienie dla słusznych tez i postulatów, wysuwanych z wyjątkową zgodą przez wszystkie zdrowo myślące związki i to bez względu na głębokie skądinąd różnice programowe i tendencje polityczne. Nie wynika z tego, zdaniem naszem, bynajmniej, aby wszystko to mogło w zupełności usprawiedliwiać forsowanie tego projektu z punktu widzenia ideału zwartości, konsekwencji i poprawności ustaw. Jednakże rozumiemy, iż życie nie jest doktryną, ani teorją, że ma swoje twarde konieczności i swoje wymagania, które przed czystą teorją ustąpić nie mogą. — Stąd popieraliśmy i popieramy zdanie bloku, który zebrawszy się w dniu 24 stycznia r. b., aby zająć stanowisko wobec inicjatywy p. Ministra, stanął na gruncie swoich uchwał z roku poprzedniego, a więc zaakceptował ów zeszłoroczny projekt. Oczywiście, podjęto z powrotem wszystkie kwestje zasadnicze, a dotąd nieuzgodnione, zwłaszcza kwestję zakresu mocy obowiązującej pragmatyki pod względem osobowym. W rezultacie obrad zblokowane związki postanowiły zwrócić się do p. Ministra z pismem następującej treści:

Panie Ministrze!

Niżej podpisane Związki, w powołaniu się na oświadczenie Pana Ministra wobec przedstawicieli tych Związków na wspólnie odbytych konferencjach, przedstawiają poniżej definicje zasad, na których powinien oprzeć się projekt pragmatyki służbowej dla pracowników kolejowych.

Zasady te w punkcie pierwszym i drugim uwzględniają istniejącą sytuację prawną, w punkcie trzecim i czwartym wyrażają podstawowe postulaty Związków.

1. Kolej jest przedsiębiorstwem państwowem, zgodnie z art. 3 Ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r., o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i organizacji urzędów kolejowych. O powyższem świadczą również ustawy skarbowe, zawierające budżet państwa, które począwszy od roku 1923 umieszczają koleje państwowe w dziale „B" budżetu, t. j. wśród przedsiębiorstw państwowych.

2. Pragmatyka — zgodnie z art. 4 p. 2 wspomnianej Ustawy, ma być Ustawą, regulującą stosunek służbowy pracowników kolejowych.

3. Pragmatyka ma objąć na zasadzie równych praw i obowiązków wszystkich pracowników, zajętych stale w kolejnictwie, z wyjątkiem pracowników sezonowych, czasowych i kontraktowych.

4. Wszystkie kary, za wyjątkiem kar najlżeiszych (nagana, grzywna do wysokości 5% poborów), nakładane są w drodze postępowania dyscyplinarnego. Przyczem komisje dyscyplinarne mają być powoływane z udziałem wszystkich pracowników danej jednostki administracyjnej. Obwiniony może sobie przybrać obronę z pośród pracowników kolejowych, a także z grona adwokatów.

Równocześnie podpisane Związki zwracają się z prośbą do Pana Ministra o zastosowanie wymienionych zasad w projekcie pragmatyki służbowej oraz jak najszybsze odbycie konferencji, celem ostatecznego uzgodnienia tekstu projektu pragmatyki z podpisanemi Związkami i o możliwie szybkie wprowadzenie uzgodnionego już projektu pod obrady Sejmu.

Pismo to wręczone zostało na audjencji, którą wyznaczono na dzień 28 stycznia r. b. Treść tego pisma, zwłaszcza zaś treść owych zasadniczych punktów konstruktywnych, posiada znaczenie doniosłe i kryje w sobie rozwiązanie wielu problematów wagi zasadniczej. Nie sposób, a zresztą, nie pora jeszcze w obecnym artykule rozwijać i omawiać wszystkie konsekwencje, które z takiego postawienia sprawy wypływają. Sądzimy, iż be-

dziemy mieli jeszcze czas i sposobność zająć się omówieniem tych zasadniczych kwestyj w szeregu artykułów. Obecnie wyrażamy życzenie, aby stanowisko bloku spotkało się z przychylną oceną i zrozumieniem u p. Ministra, oraz aby temu Ministrowi przypadła wreszcie w udziale niewątpliwa zasługa, jaką będzie ostateczne i zgodne z postulatami olbrzymiej a solidarnej w tym względzie masy kolejarzy—załatwienie tej ustawicznej, chronicznej i ropiejącej bolączki — jaką jest brak zasadniczych przepisów, regulujących prawa i obowiązki pracowników kolejowego przedsiębiorstwa.

POUCZENIA I EGZAMINY.

Kwestja pouczeń i egzaminów jest dotychczas, mimo wielokrotnych wystąpień .ze strony naszego związku, przyczyną niezadowolenia pracowników szeregu Dyrekcyj, a nawet scysyj, jak np. ostatnio w Dyrekcji Warszawskiej.

Aby zaradzić złemu, Prezydjum postanowiło wystąpić, już nie pierwszy raz, do właściwych czynników, aby wytknąć dotychczasowe wady i niedomagania,

W dniu 16 stycznia r. b. Prezydjum doręczyło Ministerjum Kolei następujący memorjał:

W dniu 27 marca 1922 r. Ministerjum Kolei wydało rozporządzenie Nr. IV/5/16 zawierające „Przepisy o pouczaniu i egzaminowaniu okresowem". Na podstawie tych przepisów, winne były te Dyrekcje, w których instytucja perjodycznych pouczeń nie była dotąd wprowadzona, przystąpić natychmiast do ich zorganizowania. Jednakowoż niektóre Dyrekcje jak np. Dyrekcja Warszawska przystąpiła do wprowadzenia w życie tych przepisów, dopiero w ciągu roku 1925. Sposób wprowadzenia w życie tych przepisów, metody, stosowane przez administrację kolejową w stosunku do pracowników służby parowozowej, nasuwają cały szereg wątpliwości i wywołują wiele skarg ze strony pouczanego personelu, który narażony na przykrości, szykany i nader poważne konsekwencje, płynące z fałszywej interpretacji przepisów, zmuszony był w kilku wypadkach uciec się do sabotowania wydanych przez administrację zarządzeń. Powody tego stanu są następujące:

1) W myśl ust. 1 § 2 wspomnianych przepisów, przedmiotem rzeczonych pouczeń miesięcznych winny być przepisy stale obowiązujące w każdym dziale służby wykonawczej. Tymczasem, obowiązujące w poszczególnych Dyrekcjach przepisy ruchowe sygnalizacyjne i t. p. bynajmniej stałe nie są, przeciwnie ulegają z dnia na dzień zmianom i uzupełnieniom. Pracownicy nie otrzymali urzędowych tekstów instrukcyj, nie mają dostępu do rozporządzeń, zmieniających brzmienie tych przepisów, skutkiem czego nie mogą w sposób jedynie właściwy, zapoznać się z ich treścią. W tych warunkach pouczanie ustne dokonywane w dodatku przez instruktorów, którzy aż nazbyt często do wykonywania swoich obowiązków nie posiadają ani należytego przygotowania, ani potrzebnych kwalifikacyj, wytwarza w umyśle pracowniko chaos i miast przyczynić się do lepszego zrozumienia i głębszej znajomości przepisów, powoduje kompletną dezorjentację pracownika.

2) Drużyny parowozowe pełnią służbę nietylko w obrebie własnych Dyrekcyj, lecz zmuszeni są wyjeżdżać służbowo także i na tereny innych Dyrekcyj. Przepisy sygnalizacyjne poszczególnych Dyrekcyj nie zostały dotad ujednostajnione, a pracownik z obcej Dyrekcji nie jest z nimi należycie obeznany. Wiadomości, które odnośnie do tych przepisów nabrał w drodze praktyki, są w wysokim stopniu niedokładne i potęgują jeszcze dezorjentacje pracowników. Temu stanowi rzeczy perjodyczne pouczania i egzaminy nietylko nie są w stanie zaradzić, lecz owszem przyczyniają się do tem większego zamętu. Instruktorowie bowiem ograniczają się wyłącznie do pouczania i egzaminowania z przepisów własnej Dyrekcji, zmuszają pracowników do studjowania teoretycznych i w praktyce zbędnych kombinacyj i możliwości, co wszystko, miast wyjaśniać, utrudni pracownikowi należytą orjentację.

3) Instruktorowie tak miejscowi, jak i Dyrekcyjni w tych Dyrekcjach, gdzie instytucja perjodycznych pouczań świeżo została wprowadzona, pojmują swoją rolę zupełnie fałszywie. Zamiast pouczań, stosują oni system szkolny, przy każdej sposobności egzaminują pracowników, stawiają im stopnie, nawołują do pilności i poprawy, wywołując takiemi sposobami postępowania słuszne i uzasadnione rozgoryczenie wśród pracowników, którzy świadomi są tego, iż w swoim czasie zdali formalne egzaminy, które wykazały ich uzdolnienie do zajmowanego stanowiska i którzy wiedzą, że pełniąc służbę przez lat kilkanaście, wywiązywali się ze swoich zadań należycie, tak, iż nie zasługują na traktowanie tego rodzaju przez pracowników często kroć młodszych stopniem służbowym. Na skutek wystąpienia Z. Z. M. ukazało się wprawdzie rozporządzenie M. K. z dnia 3 lutego 1925 r. L. Dz. I 16018/2/24, jednakowoż rozporządzenie to jest lekceważone przez instruktorów, którzy wyzyskują swoje stanowiska w tym celu, aby niesympatycznym dla siebie pracownikom nakładać niczem nieuzasadnione obowiązki i trzymać ich ustawicznie pod groza niekorzystnych skutków, płynących z rzekomej nieznajomości przepisów, które to skutki są nader poważne, skoro mogą powodować nawet usunięcie pracownika ze służby.

regulują częstość egzaminów przy stałym używaniu regulują częstokroć egzaminów przy stałym używaniu terminu „conajmniej" dzieje się, że w niektórych Dyrekcjach administracja zmusza pracowników do uczęszczanie na pouczenia w każdym dniu wolnym od służby, a instruktorowie poddają pracowników egzaminom przy sposobności każdego pouczenia. Niezależnie od egzaminów instruktorskich, pracownicy są egzaminowani przy każdej sposobności przez bezpośrednich i pośrednich przełożonych przez instruktorów Dyrekcyjnych i przez specjalną komisję Dyrekcyjną, a nawet i przez inspektorów i kontrolerów ministerjalnych. W ten sposób słuszna w zasadzie myśl rozporządzenia została doprowadzona do absurdu, a pracownik ustawicznie, tak w czasie służby, jak też i w czasie, który od zajęć służbowych powinien być wolny, jest pouczany, egzaminowany, kwalifikowany i żyje pod ustawiczną groźbą nader przykrych konsekwencyj, których zaistnienie zależne jest jedynie od humoru i dobrej woli egzaminatora, który niejednokrotnie każe pracownikowi rozwiązywać rebusy i łamigłówki, które sobie na temat obowiązujących przepisów wykombinował.

Ten stan rzeczy uważa Z. Z. M. za niewątpliwie sprzeczny z myślą przewodnią omawianych przepisów i z intencjami M. K. Wobec tego oświadczając imieniem Związku, iż drużyny parowozowe uznają potrzebę i pożytek, jaki płynie z perjodycznych pouczeń i deklarując, iż we własnym interesie chcą i będą chętnie i karnie korzystać z tej instytucji — tem niemniej protestują z całą stanowczością przeciwko szkodliwym praktykom stosowanych przez administracje w niektórych Dyrekcjach, przy tej sposobności. Prezydjum Związku Maszynistów zwraca się tedy do M. K. z uprzejmą prośbą o uwzględnienie następujących postulatów:

a) niezbędną koniecznością jest natychmiastowe definitywne ujednostajnienie przepisów ruchowych i sygnalizacyjnych na wszystkich linjach P. K. P. Obecny stan rzeczy czyni bezpieczeństwo ruchu bardzo problematycznym, zwłaszcza w wypadkach, kiedy pociągi na linjach jednej Dyrekcji obsługiwane są przez personel z innych Dyrekcyj, nie obznajmione należycie z miejscowemi przepisami. Postulat ten wysuwany był przez Z. Z. M. już niejednokrotnie przez cały czas istnienia naszego Związku, dotąd jednak uwzględniony nie został z dotkliwą szkodą dla Polskiego Kolejnictwa.

b) nieodzownem jest obdzielenie wszystkich pracowników obowiązanych do znajomości przepisów potrzebnemi instrukcjami, oraz należyte ogłaszanie pracowni-

kom wszystkich zmian i uzupełnień, które zajdą w ich treści.

c) dopiero po zrealizowaniu powyższych postulatów perjodyczne pouczanie i egzaminowanie stanie się instytucją celową i pożyteczną. Skoro zaś w chwili obecnej nie przynosi ono żadnych praktycznych rezultatów przeciwnie jest niepotrzebnem marnowaniem sił, czasu i pieniędzy, a w rezultacie staje się powodem szykan i udręki dla pracowników. Z. Z. M. domaga się, aby zastosowanie tych przepisów odroczone zostało do chwili, kiedy przepisy ruchowe i sygnalizacje zostaną ujednostajnione, a pracownicy otrzymają odpowiednie instrukcje.

d) W czasie przejściowym drużyny parowozowe nie uchylają się od uczestniczenia w perjodycznych pouczaniach, a nawet od składania perjodycznych egzaminów kontrolnych, domagają się jednak, stosownie do praktyki, przyjętej w Dyrekcjach małopolskich, skąd system ten pochodzi i gdzie zostały wypróbowane — aby obowiązek uczęszczania na pouczania ograniczał się do jednej godziny w miesiącu oraz aby prawo poddawania pracownika egzaminowi kontrolnemu nie mogło być stosowane częściej, aniżeli raz do roku.

a) ze względu na istniejące niestety antagonizmy pomiędzy służbą trakcji a służbą ruchu, domagamy się stanowczo, ażeby pkt. 4 § 7 omawianych przepisów był zastosowany w całej rozciągłości t. j. aby egzaminowanie pracowników służby parowozowej spoczywało wyłącznie w rękach właściwych wydziałów mechanicznych.

f) domagamy się, ażeby rozporządzenie M. K. z dnia 3 lutego 1925 r. L. Dz. I 16018/2/24 było ściśle stosowane, ażeby na instruktorów powoływano ludzi istotnie kwalifikowanych oraz aby wydano im instrukcje wzbraniające stosowania niewłaściwych metod systemu szkolnego, ustawicznego egzaminowania i stawiania stopni, tudzież wymyślania rebusów i łamigłówek, które w wysokim stopniu obrażają powagę ich urzedu i przyczyniają się do ośmieszania pożytecznej w zasadzie instytucji perjodycznych pouczań.

Sekretarz Zw.: *Siadak.* Prezes Zw.: *Majlich.*

Przegląd techniczny.

W sprawie numeracji tendrów.

System numeracji parowozów i tendrów, stosowany obecnie na P. K. P., jest pod wielu względami niezbyt szczęśliwym pomysłem. Nie wiem zresztą, czem kierowano się tutaj. Patrząc jednak ze stanowiska pracowników parowozowych, oznaczanie tendra danego parowozu innym numerem, niż sam parowóz, jest rozwiązaniem kwestji zupełnie chybionem.

Oto naprzykład cały szereg parowozów stoi w remizie, ustawiony tendrami wgłąb. Wskutek braku miejsca, przejście dla pracowników zrobione jest tylko od tyłu, t. j. koło tendrów, brak go natomiast od przodu parowozów.

Chcąc więc odszukać jakiś parowóz, musi dany pracownik skręcać do każdego i podchodzi do jego budy, póki nie natrafi na potrzebny mu numer.

Zdarza się, iż jest to trzeci, lub czwarty parowóz, lecz częściej fatum prześladuje i trzeba przejść całą niemal remizę — ileż więc straty czasu napróżno!

Zauważyłem w ostatnich czasach, iż pracownicy remizowi ułatwiają orjentację, znacząc na tendrach numer parowozu kredą.

Trzeba przyklasnąć pomysłowi i właściwie niewarto byłoby zajmować się sprawą numeracji, gdyby nie inne konsekwencje tego wadliwego systemu.

Często się zdarza, iż jakiś parowóz, danej parowozowni, przeznaczają do innej. Zdawaćby się mogło, iż wszystko jest w porządku. Okazało się jednak w praktyce, iż jesteśmy niesumienni, o ile to nie niesumiennością nazwać można.

Przeznaczają dany numer parowozu, niema żadnej mowy o tendrze, więc któżby był tak naiwny dać dobry tender, o ile w parowozowni jest inny, gorszy i bez żadnej trudności można się go pozbyć?

Muszę bowiem zaznaczyć, że tendry, w pojęciu pracowników dzielą się na dwie kategorje: lubiane i nielubiane. Tak naprzykład, tendry, o pojemności 16 m³ wody, przy parowozach serji Od. 2, należą do lubianych, zaś tendry, o pojemności 32 m³, przy parowozach serji Ok. 1— do nielubianych.

Przyczynę stanowi wadliwy hamulec, systemu Kunze-Knorr'a przy tych ostatnich—znaczna siła hamowania, ślizganie się kół, a w następstwie wpływ rujnujący na stan parowozu.

Druga wada jest to, iż parowozy z dużemi tendrami nie mieszczą się na zwykłych obrotnicach i wiele sprawiają kłopotu przy obracaniu, stąd więc konsekwencja, iż każda parowozownia stara się jaknajprędzej pozbyć takich gagatków i korzysta z tego, iż przy obecnym systemie numeracji, droga jest otwarta.

W byłym zaborze niemieckim i rosyjskim tendry nosiły ten sam numer, co i parowóz, rzadko kiedy zdarzały się wyjątki — tender, który miał inny numer, niż parowóz, wykazywano, jako niewłaściwy.

Zdaje się, iż system ten był słuszniejszy, oddawna bowiem przywykliśmy uważać parowóz i tender za jedną całość.

Takie zżycie się tendra z parowozem ma wiele cech dodatnich, razem się zużywają i urabiają, tak, że przy zmianie trzeba dłuższego czasu, aby te różnice zatrzeć, a co gorsza, nieodpowiednia długość sprzągieł, rozpierających zderzaczków, oraz grubość obręczy, wpływają ujemnie na dobroć parowozu.

Sprawę powyższą polecamy gorąco uwadze miarodajnych czynników. *J. B.*

Z życia związkowego.

WOŁKOWYSK.

Walne zebranie Koła. W dn. 21 stycznia b. r. odbyło się walne zebranie miejscowego koła Z. M. Z ramienia Zarządu Głównego uczestniczyli vice-prezes Związku kol. Borkowski i sekretarz Związku kol. Siadak.

Zebranie zagaił przewodniczący koła kol. Ćwikowski, witając przedstawicieli Zarządu Głównego, następnie zdał sprawozdanie z działalności agend koła, co zebrani przyjęli do wiadomości.

Wybór kol. Kudry na przewodniczącego koła wywołał protest szeregu kolegów. Incydent powstał na tle stosunków lokalnych, gdyż pracownicy parowozowni Wołkowysk podzieleni są na dwie grupy: etatowych i kontraktowych, dla tego każda grupa chciałaby przeprowadzić swego kandydata, aby ten pilniej dbał o interesy poszczególnej grupy, co ważnem jest wobec zamierzeń organizacyjnych Dyr. Wileńskiej.

Ponieważ zebrani nie mogli uzgodnić swych poglądów, kol. Siadak zaproponował utworzyć nową listę kandydatów. Zebrani przychylili się do powyższego poglądu i wybrali Zarząd w następującym składzie:

Prezes kol. Rajchert, vice-prezes — Studziński sekretarz — Rahm, skarbnik — Bahinowski.

Następnie kol. kol.: Borkowski i Siadak wygłosili obszerne referaty na temat wszystkich zagadnień doby obecnej, a przedewszystkiem o zadaniu i potrzebie organizacji, o dotychczasowych wynikach pracy i zamierzonych zabiegach na przyszłość w urzeczywistnienie postulatów maszynisty jak godz.-kilometr., etaty, ustawa ubezpieczeniowa, kupno domu związkowego i t. d.

W obszernej dyskusji zebrani uchwalili rezolucję, którą przesłano do rozpatrzenia Zarządowi Głównemu.

STRYJ.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnem zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Stryju dnia 17-go stycznia 1926 roku wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes: Wiktor Wnęk. Zastępca prezesa: Rudolf Wnuk. Skarbnik: Władysław Nowakowski. Sekretarz: Bronisław Ginda. Członkowie Zarządu: Stanisław Schäfernacker, Ludomir Paprocki, Józef Ostrowski, Antoni Wilkosz.

TARNOPOL.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnem zgromadzenia Koła miejscowego Z. Z. M. w Tarnopolu dnia 31 stycznia 1926 roku wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes: W. Koczarski; Sekretarz: Pawlicki Karol; Skarbnik: Jacko Franciszek.

PRZEMYŚL.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnem zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Przemyślu dn. 25 stycznia 1926 roku wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes: Juljan Horwacki; Wiceprezes: Veit Władysław; Sekretarz: Aleksander Lachczyk; Skarbnik: Hieronim Karpiński. Komisja rewizyjna: Römer Jan i Hanus Józef.

JAROCIN.

Nowy Zarząd Koła miejscowego ukonstytuował się w następującym składzie: Prezes: kol. Węgrzynowski Szczepan; Wiceprezes: kol. Pawłowski Teodor; Sekretarz: Kobusiński Michał; Zast. Sekret.: Janczak Jan; Skarbnik: Roszak Edmund. W numerze 2-gim „Maszynisty" podany został odmienny skład Zarządu, co niniejszem prostujemy.

ROGOŻNO.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnem zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Rogoźnie, dnia 7 lutego 1926 roku wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes: Walkowiak Franciszek, Rogożno, ul. Wielko-Poznańska Nr. 23/I. Sekretarz Kowalewski Paweł; Skarbnik: Jeziorkowski Stanisław.

ZDOŁBUNÓW.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnem zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Zdołbunowie d. 3 lutego 1926 roku wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes Masson Mieczysław; Wiceprezes: Krasicki Lucjan; Sekretarz: Górski Lucjan; Zast. Sekretarza: Andrzejewski Mikołaj; Skarbnik: Leszczyński Konstanty. Komisja rewizyjna: Pitkiewicz Wincenty, Kaszlej Bronisław.

TORUŃ.

Walne zebranie Koła. W dn. 13 stycznia r. b. odbyło się walne zebranie miejscowego Koła Z. Z. M. Z ramienia Zarządu Okręgowego w zebraniu brał udział kol. *Szady*. Posiedzenie zagaił przewodniczący Koła, kol. *Lewandowski*, który złożył sprawozdanie z działalności rocznej Zarządu Koła. Zebrani po wysłuchaniu sprawozdań sekretarza i skarbnika z działalności ich agend, wyrazili Zarządowi zadowolenie z owocnej pracy i zaufanie, powierzając mu piastowanie swych funkcyj na rok najbliższy. Skład Zarządu jest następujący: Prezes kol. *Lewandowski*, Wiceprezes: kol. *Bartnicki*, Sekretarz kol. *Szubrych;* Skarbnik kol. *Winnicki*. Komisja rewizyjna: koledzy: *Piórkowski* i *Krzyżanowski*.

Kol. Ludwik Winnicki, dyspozytor parowozowni Toruń, obchodził w d. 26 stycznia r. b. 30-letni jubileusz pracy kolejowej. Zacnemu jubilatowi koledzy parowozowni Toruń, za pośrednictwem „Maszynisty" przesyłają najserdeczniejsze życzenia dalszej owocnej pracy i długiego życia.

GRANICA.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnem zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Granicy dn. 30 stycznia r. b. wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes: Zientala Marceli; Wiceprezes: Warchoł Leon; Skarbnik: Szramek Ferdynand; Sekretarz Janczyk Aleksander.

Przegląd prasy zawodowej

Projekt preliminarza budżetowego na rok bieżący wymaga od kolei samowystarczalności w całem tego słowa znaczeniu. Kwestja ta nie jest już nową. Od szeregu lat niedobór kolei wycieńczał zasoby skarbu, a już b. premjer Grabski domagał się efektywnej samowystarczalności. W ostatnich czasach wyniki gospodarki były już lepsze, lecz dalekie jeszcze od stawianych kolejnictwu wymagań. Obecnie konieczność samowystarczalności jest ogólnie uznana. Wszystkie bez wyjątku pisma związkowe dają temu wyraz.

Jednakże na każdej stronicy wyczuwa się troskę i obawę, że droga, która w tym celu obrały czynniki sterujące, nie jest właściwą, gdyż boleśnie dotyka pracowników, a zła, dzięki swej jednostronności, nie naprawi.

A rozrosło się to zło, zrodzone przy zielonym stoliku obrad najrozmaitszych powołanych i niepowołanych dygnitarzy do ogromnych rozmiarów.

Oto, co pisze „Kolejowiec Polski":

„Gdyby tak jaki rzeczoznawca zagraniczny otrzymał sposobność zaznajomienia się np. z naszymi sposobami w dziale administracji przewozowej, lub gospodarki wagonowej, zdumiałby się nad płodną pomysłowością naszych dygnitarzy. W takiej np. gospodarce wagonowej wprowadzono niemniej, ni więcej, tylko 49 różnych formularzy. W dosłownem znaczeniu formularz na formularzu siedzi i formularzem pogania. W tej powodzi najrozmaitszych formularzy nawet doświadczony praktyk już się zorjentować nie może i trzeba być akrobatą umysłowym, aby wszystkich tych formularzy używać zgodnie z przepisami. To samo dzieje się w dziale przewozowym, wymyślono rejestrację, która uniemożliwia wszelką kontrolę i różnym nadużyciom drzwi na oścież otwiera.

Nic też dziwnego, że dziś liczba urzędników jest większa, aniżeli przed wojną, i o jej zmniejszeniu nawet myśleć nie można, bo bez uproszczenia „załatwiania kawałków", pozostali nie mogliby podołać nałożonym na nich obowiązkom.

Żeby choć ta pisanina dawała gwarancje kontroli nad dobrem państwa, ale przeciwnie, raz po raz słyszy się o dokonanej „panamie", której końce corychlej do wody się wkłada.

Artykuł wstępny w Nr. 3-cim „Kolejowca Polskiego" stara się rzucić snop światła na ukryte zamiary, jakie żywi obecny rząd wobec ogółu pracowników państwowych. Autor domaga się jasnego skonstruowania poglądów i jasnego oświadczenia się Rządu, co czeka nas w d. 1 kwietnia? Czy „stabilizacja" naszych poborów i po tym dniu trwać będzie, czy też wzrosną one, o zwyżkę drożyzny, jaka miała miejsce w ciągu bieżącego kwartału.

Autor, po uprzedniem przesondowaniu opinji szeregu osób, dochodzi do tej konkluzji: „nie jest do tej chwili postanowione, jednak waha się między ustaleniem mnożnej, a zniesieniem punktów i ustaleniem poborów w złotych".

Piękna alternatywa! Podniecone ostatnią redukcją płac, umysły pracowników państwowych są znowu niepokojone. A czas już wielki oczyścić dotychczasową atmosferę niepokoju i zdenerwowania. Oczekujemy corychlejszego wyświetlenia tej sprawy, które sprowadzi tak pożądany spokój i usunie wszelkiego rodzaju fermenty.

„Kolejarz Związkowiec" nazywa sanację „prowokującą". Jasnem jest, że postępowanie Rządu, a zwłaszcza

Ministra Skarbu jest nad wyraz krzywdzące, bo jednostronne: jednych gnębi, drugich głaszcze.

Do osławionych „oszczędności“ dołącza „Kol. Związkowiec“ dwa kwiatki. Oto tu i owdzie „redukuje“ się z powodu braku pracy. Robi się to w tym celu, aby pogorszyć stanowisko służbowe i płacę. „Kto na degradację się godzi (nieraz o dwa stopnie), przestaje być zbędnym i pracuje nadal. Kto na skrzywdzenie go zgodzić się nie chce, ten, jako „zbędna“ siła jest zwalniany.

„Zaoszczędzone“ pieniądze rozdaje się najrozmaitszym dygnitarzom w wydatnych remuneracjach. Czy to nie jest „prowokacją“, zapytujemy za „Kolejarzem Związkowcem“?

„Kolejarz“ (Z. Z. P.) zawiera tylko expose p. ministra kolei, na dalszą skromną całość składa się tylko dział urzędowy i kilka korespondencyj z życia związkowego.

„Konduktor“ porusza stale aktualną sprawę naganki na pewne grupy pracowników, uprawianą nietylko przez zdala stojące od życia kolejowego grupy społeczne, ale co gorsza inspirowaną przez grupy pracowników kolejowych, kierowanych osobistemi interesami.

„Inżynier Kolejowy“ Nr. 1 i 2 zawierają: Wyniki eksploatacji francuskich normalnotorowych prywatnych kolei w r. 1924. Międzynarodowy Związek Kolejowy. Standaryzacja typów parowozów i normalizacja składowych ich części na kolejach francuskich. Ustawodawstwo kolejowe w Rosji Sowieckiej. Zakłady przeładunkowe w Gdańsku.

Kronika kolejowa rozpoczyna się fotografjami szczególniejszych objektów kolejowych. Premjowanie pracy w służbie utrzymania kolei. Budowa kolei Bydgoszcz — Gdynia. Dlaczego koleje polskie przynoszą mały dochód. Premje a przedsiębiorstwo kolejowe. Czy nam potrzebna naukowa organizacja pracy? Ze Związku Polskich Inżynierów Kolejowych.

WYDAWNICTWA.

W pierwszej połowie lutego r. b. ukazał się podręcznik, zawierający przepisy sygnałowe dla personelu stacyjnego, pociągowego i drogowego, oparte na podstawie istniejących przepisów Dyrekcyj: Gdańskiej, Katowickiej i Poznańskiej.

Ze względu na to, że w wyżej wymienionych Dyrekcjach dotychczasowe podręczniki są w języku niemieckim, autor pragnie zapełnić lukę książką, która przystępnie i zrozumiale napisana, winna się znaleźć u każdego pracownika kolejowego

Podręcznik zawiera 320 pytań i odpowiedzi, w ten 50 pytań, dotyczących zastosowania sygnału w praktyce, tabelaryczne zestawienie wszystkich sygnałów w kolorowych rycinach.

Cena egzemplarza wyznaczona przez autora, wynosi zł. 3.50. Podręcznik można zamawiać u wszystkich panów kontrolerów eksploatacyjnych, lub bezpośrednio u niżej wskazanego autora, za zaliczeniem pocztowem: Jan Lambl, st. kontroler eksploat., Poznań, ul. gen. Kosińskiego Nr. 1.

Nadesłano nam egzemplarz podręcznika popularnonaukowego pod tytułem „Samouczek rachunkowy“, wydanie IV-te w opracowaniu Bolesława Marczewskiego. Najnowsze to wydawnictwo zostało znacznie ulepszone i powiększone do 248 stron, zawiera obecnie około 500 przykładów i zadań wraz z ich rozwiązaniem.

Książka ta nie jest obcą dla ogółu kolegów, gdyż wielu z nich korzystało z tego podręcznika przez przeciąg szeregu lat, przygotowując się do egzaminów.

Cena podręcznika wynosi zł. 6.50, za zaliczką 7. 50. Zamówienia należy kierować pod adresem: Kubaczka & Lang. Księgarnia w Białej przy Bielsku.

„Pracownik Państwowy“. Aktualnej sprawie redukcji płac i zniesienia wskaźnika drożyźnianego został poświęcony ostatni numer „Pracownika Państwowego“, miesięcznika, organu Centralnej Komisji Porozumiewawczej Związków Pracowników Państwowych. Na numer składają się artykuły: Redukcja płac. Szaleństwa redukcyjne. Organizacje z poza C. K. P. o redukcjach. Z dziejów zarządzeń sanacyjnych. Za ujawnienie nadużyć — Sąd Dyscyplinarny. Działalność kulturalno-oświatowa Związków Zawodowych Pracowników Państwowych. Redakcja „Pracownika Państwowego“ Chmielna 49/3. Cena egzemplarza 50 groszy.

SZTUKA I ŻYCIE.

Miesięcznik ilustrowany, wydawany staraniem Komisji Międzyzwiązkowej Kulturalno-Artystycznej pod redakcją HENRYKA RAABEGO i KAZIMIERZA STRZEMIŃSKIEGO, poświęcony:

sztukom pięknym — literaturze, malarstwu, rzeźbie, muzyce i krytyce artystycznej;

sprawie uprzystępnienia szerokiemu ogółowi teatru, sztuk plastycznych, muzyki i śpiewu — organizacji amatorskich zespołów dramatycznych, chóralnych, muzycznych—wniesieniu piękna do mieszkań, lokali organizacyjnych, w życie dziecka — organizacji bibljotek i domów ludowych;

działalności związków zawodowych i organizacyj kulturalno-arstystycznych w dziedzinie szerzenia sztuki.

Nr. 1 zawiera prace pp. **H. Raabego, St. Kazury, W. Elektorowicza, T. Wojeńskiego, Z. Badowskiego, L. Rygiera, J. Niećki,** reprodukcje dzieł pp. **L. Śleńdzieńskiego, J. Bobińskiej-Paszkowskiej,** oraz sprawozdania z działalności kult.-artystycznej Związku Pol. Naucz. Szk. Powszechnych Zw. Zawod. Prac. Kolejowych, Centr. Zw. Kółek Rolniczych Zw. Pracowników Gazowni i in.

Nr. 2 ukazał się 1 lutego i zawiera artykuły:
R. Irzykowskiego. Żeromski, jako pisarz społeczny.
L. Pomirowskiego. Wł. Reymont.
Z. Badowskiego. Twórczość H. Grombeckiego (z reprodukcjami).
R. Minkiewicza. Wolna fregata (wiersz).
R. Tomczaka. Zadania nauczycielstwa w dziedzinie popularyzacji sztuki.
L. Czerwijowskiego. Organizacja bibljotek.
S. Kazury. "Strzyga" (nowela).
S. Garlickiego. O działalności Tow. Uniwers. Robotniczego oraz sprawozdania z działalności kult.-artystycznej związków i organizacyj oświatowych.

Polecamy gorąco członkom naszych organizacyj „Sztukę i Życie“. W każdym domu demokracji polskiej powinien być egzemplarz „Sztuki i Życia“.

Pismo prenumerować należy, nadsyłając prenumeratę w wysokości **1 zł. 50 gr. kwartalnie** na rachunek „Sztuki i Życia“ w P. K. O. Nr. 12-165. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 49 m. 3 od godz. 6 do 8 popołudniu.

KASA POŚMIERTNA.

Z funduszu kasy pośmiertnej wypłacono rodzinom następujących ś. p. członków:

49.	Chyrka Michał	Kraków-Płaszów	zł. 600.—
50.	Misiejak Szymon	Kowel	„ 600.—
51.	Wojcicki Mieczysław	Krośniewice	„ 600.—
52.	Sasiewicz Wojciech	Jarosław	„ 600.—
53.	Waszewski Józef	Łódź-Kaliska	„ 600.—
54.	Król Franciszek	Jasło	„ 600.—
55.	Powrożniak Jan	Czortków	„ 600.—
56.	Kiepas Władysław	Łazy	„ 600.—
57.	Typelt Bolesław	Lublin	„ 600.—
58.	Olendzki Feliks	Kutno	„ 600.—
59.	Włodarczyk Franciszek	Lublin	„ 600.—
60.	Teszner Antoni	Żory	„ 600.—
61.	Olczyk Stefan	Częstochowa	„ 600.—

Razem wypłacono w listopad., grud., 1925 i stycz. b. r. 7.800.—.

Wydawca: Zw. Zaw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ki, Warszawa, Warecka 15.